

2018年4月19日

## 海外社会資本事業参入促進法案 趣旨説明質疑

立憲民主党・市民クラブ 早稲田 ゆき

立憲民主党の早稲田ゆきです。

私は、立憲民主党・市民クラブを代表して、ただいま議題となりました「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律案」について質問いたします。

冒頭、どうしても申し上げなければならないことがあります。国会は今、まさに前代未聞の異常事態を迎えています。改ざん、ねつ造、隠ぺい、圧力、セクハラ、シビリアン・コントロールの崩壊など、挙げればきりがありません。安倍政権を存続させるべきか否か、根底から問われています。どれ一つをとっても我が国を揺るがしかねない重大問題が、次々に発生し続ける、真の異常事態です。

そこに先日、事もあろうに財務事務次官のセクハラ問題まで浮上しました。財務省の対応は、被害者の立場を全く無視し、何の責任感も感じられない許し難いものであると言わざるを得ません。事務次官の辞任は至極当然ですが、この間の財務省の対応は全くもって看過できません。そして今、国税庁長官は空席、事務次官も空席。こんな時に財務大臣は海外だそうです。財務省はもはや機能不全に陥っており、麻生財務大臣の責任は極めて重大です。財務大臣は、速やかに辞任すべきであることを申し上げます。

安倍政権全体に蔓延する驕り、緩みは、もはや限度を超えています。われわれ立法府に身を置く者は、行政府に対し、与野党関係なく、より一層厳しい立場で臨まなければなりません。数え切れないほどの問題の全容解明をきちんと行えというのが、大多数の国民の声です。これに応えず、全容解明に取り組まない政府・与党の姿勢は断じて容認できないということを強く申し上げ、質問に入ります。

## ① 基本姿勢・インフラの安心安全

さて、本法律案は、国内の民間事業者が、国土交通分野の大型インフラ事業を展開させるにあたり、独立行政法人等に、国外においてこれを支援するコンサルティング等の業務を追加するものと理解しております。

わたくしどもは、インフラ事業の輸出を、推進すること自体に反対はいたしません。しかしながら、その国における生活の基盤をかたち作るというインフラ事業の特性を考えるならば、相手国にとって持続可能な発展につながるものとなり、またそのことをもって日本ブランドを高めるものでなければならないと考えます。

しかし、この視点から見れば、国内では近年不安材料となる事案が複数発生しております。

例えば、この間、国土交通委員会において国内の新幹線の重大インシデント問題を何度か取り上げて参りました。残念なことに、新幹線車両の台車の一部を、製造企業が製造基準を無視して不正加工していたことが判明しています。もし輸出したインフラの安心・安全に、万が一でも落ち度があれば、これまで築きあげてきた、日本のインフラ事業に対する国際的信用は、大きく揺らぎかねません。

そこで、国土交通大臣に伺います。我が国の高度な技術力と施工能力を特長とするインフラ事業を世界へ展開するにあたって、相手国の発展に寄与する技術の提供、ならびに法整備の支援や人材育成への協力など、事業を推進するうえでの我が国の基本姿勢についてどのようにお考えでしょうか。また、日本ブランドの基礎である、インフラの安全・安心についても、政府の認識を伺います。

## ② 海外インフラ受注実績と目標

世界的なインフラ需要の伸びを受け、政府は海外インフラ事業の受注実績に関し、2010年に約10兆円であった受注額が、2015年には約20兆円となったと述べています。さらに、今後のアジア圏を中心としたインフラ需要のさらなる拡大を前提に、2020年にはこれを30兆円に伸ばすという目標を掲げているものと

承知しています。

そこで、官房長官に伺います。受注額を 10 兆円から 20 兆円に伸ばすにあたり、政府としては総額でどれほどの投資を行ったのか。また、今後さらに、30 兆円規模の受注額を達成するためには、さらにどれほどの投資額を必要と見込んでいるのか。そして、その結果としてどれくらいの経済効果をもたらすとお考えか、数値をもってお示してください。

### **③ 官民ファンドの機能不全**

このたびの会計検査院の指摘によれば、2016 年の時点で、14 ある官民ファンドのうち、8 ファンドの投資額が国の出資金の 50%にも満たず、6 事業においては赤字を計上していることが明らかとなりました。国土交通分野にかかわる「海外交通・都市開発事業支援機構」も、わずか 43.5%の投資割合と、この官民協働スキームがほとんど有効に機能していないといえます。

この状況の背後には、投資実績などの不透明性の問題や、外部からの厳しいチェック機能の欠如が指摘されるところですが、本法案にかかわる投資資金として、こうした現状にある当該官民ファンドを活用することに関して、国土交通大臣の認識をおたずねします。

加えて、官民ファンドの原資は国民の血税からなる財政投融資資金であり、赤字ともなれば、貴重な国民の財産の損失となるリスクがあることについて、政府から国民への明快な説明を求めます。(国土交通大臣)

### **④ 計画段階からの参入の必要性**

海外においてインフラ事業が現実に実施されるまでには、相手国において当該事業に関するマスタープラン等の計画が先に策定され、同計画に基づいて実施計画や施設整備計画等が準備されたあと、本格的にインフラの整備・運営が行われることが多いと聞いています。

したがって、わが国政府も、インフラ輸出成功のためには、相手国における計画作成段階から早期の参入が課題となります。この点を十分に留意すべきだと

思いますが、国土交通大臣の考えをお聞かせください。

#### ⑤ 独立行政法人等の対応体制

今回対象となっている独立行政法人等は、この法案をもって、初めて国外での本格的な活動を行うこととなります。

については、国土交通大臣に伺います。対象となる独立行政法人等には、海外業務を円滑に実施するだけのノウハウの蓄積、海外インフラ事業分野で活躍できる技術者等の育成、人員・予算等の体制は十分整っているのでしょうか。また、国内の本来業務に支障が出てくるのではないかと、いった懸念に関しても、お答えください。

#### ⑥ 「受注ありき」のトップセールスの問題点

本法律案のもとでは、政府が成長戦略の目玉である海外インフラ事業に官民協働で取り組むこととなりますが、こうした事業を確実に遂行するにあたっては、民間企業側の体力やリスク管理能力の問題も無視できません。

また、今年4月、マニラ首都圏を走る軽量高架鉄道（LRT）の1号線延伸計画で導入する新型車120両の調達入札において、日本の企業がどこも応札しないという事態が起きました。これは国際協力機構（JICA）の円借款案件で、資材調達先や工事事業は日本企業に限る、とされた案件です。

日本企業の受注が約束されていたにもかかわらず、応札する企業がなかった。その理由は、車両製造を担う企業が手持ちの案件で手いっぱいの状態であった、あるいは設計者不足のため、急な案件に対応できなかったためと聞いています。また、現在行われている、海外でのインフラ事業では、代金支払いをめぐる問題や、追加工事の必要による予算超過など、発注元である相手国とのトラブルが多く報告されており、企業側のリスク管理と契約力の向上が必要とされています。

こうしたトラブルの原因には、政治要因が関係する事例も多いとされ、「受注ありき」で発注側の要求を受け入れがちな、リスク管理の視点を欠いた、政府の

トップセールスのありかた自体の問題も指摘されるところです。

そこで、国土交通大臣ならびに外務大臣にお伺いします。

政府は、トップセールスと銘打って、海外インフラ事業の受注に前のめりになるだけではなく、各省庁間や独立行政法人間の連携を高めることに加え、民間企業のリスク管理体制や、経済的・技術的な実情もとらえた取り組みを行うべきと考えますが、この点について、政府としての考えを聞かせてください。

#### ⑦ 原発輸出

最後に、国民の大きな関心事である、「原発」に関連した問題について伺います。

国土交通省は新法の成立後、数カ月以内をめどに基本方針を策定し、都市開発や下水道整備、道路整備など、複数の都市計画型インフラ整備を一体的に受注できるよう、独立行政法人等間の相互協力も視野に入れていると想定されます。

そこで、国土交通大臣並びに経済産業大臣にお尋ねします。本法案に関して、安倍政権のインフラ輸出の柱のひとつである原発輸出は、本法案の対象範囲には含まれないと伺っております。しかしよもや、その原発輸出との抱き合わせで、あるいは原発受注の条件として、インフラ事業がトップセールスされることはありませんか。もし「ない」なら「ない」と、政府の明確な答弁を求めます。

本法律案は、政治主導で成長戦略の目玉である海外インフラ輸出の促進をす  
るための法案であります。首相案件を優先して、「忖度輸出」を行う仕組みと  
ならないことを強く要望し、質問を終わります。ありがとうございました。

以上